

⁶ Российский государственный военно-исторический архив (далее РГВИА), ф. 2000, оп. 2, д. 2333.

⁷ Там же, оп. 3, д. 1276, л. 91.

⁸ ГАОО, ф. 196, оп. 1, д. 2, л. 1.

⁹ Там же, л. 1об.—2.

¹⁰ Головин Н. Н. Военные усилия России в Мировой войне. С. 22—24.

¹¹ ГАОО, ф. 196, оп. 1, д. 2, л. 5об.

¹² Там же, л. 6.

¹³ Там же, д. 1, л. 1—2.

¹⁴ Там же, л. 6; см. также: Сборник всех воинских уставов: В 2 кн. М., 1916. Кн. 2. С. 215—217.

¹⁵ ГАОО, ф. 196, оп. 1, д. 2, л. 45, 47.

¹⁶ Там же, л. 44.

¹⁷ Там же, д. 2, л. 60.

¹⁸ Там же.

¹⁹ Там же, л. 105—106.

²⁰ Там же, л. 127.

²¹ Там же, л. 145.

²² РГВИА, ф. 2000, оп. 3, д. 1276, л. 18.

²³ Клембовский В. О дружинах государственного ополчения. С. 10.

²⁴ См.: Там же.

²⁵ Сборник всех воинских уставов. Кн. 2. С. 274.

²⁶ Там же.

²⁷ ГАОО, ф. 196, оп. 1, д. 20, л. 10.

Материал поступил в редакцию 12.11.2006 г.

Н. В. Годлевская

БОРЬБА ЗА КОНТРОЛЬ НАД ТРАНСПОРТНЫМИ КОММУНИКАЦИЯМИ В ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ В ПОСТСОВЕТСКИЙ ПЕРИОД

Изменения политической картины мира, обусловленные распадом СССР и образованием новых независимых государств на постсоветском пространстве, привели к формированию новой ситуации в Центрально-Азиатском регионе. Происходит трансформация Центральной Азии из периферийного региона в регион, занимающий ключевые позиции в системе политических координат евразийского пространства. Одним из важнейших факторов, повлиявших на возрастающее значение Центральной Азии и определяющих ее новую политическую роль, высту-

ГОДЛЕВСКАЯ НАТАЛЬЯ ВЛАДИМИРОВНА — соискатель Уральского государственного университета им. А. М. Горького.

© Годлевская Н. В., 2007

пает именно потенциал транспортного комплекса и прежде всего его транзитная составляющая.

Появление у государственных границ Российской Федерации новых суверенных государств придало мощный импульс возрождению древних торговых путей. Все настойчивее стали пересекаться интересы ряда крупных держав: России, США, КНР, Турции, Ирана, Пакистана, Индии, государств Европейского союза.

Центрально-Азиатский регион имеет достаточно широкую транспортно-коммуникационную сеть и расположен на стыке евро-азиатских железнодорожных магистралей. Через Иран он имеет выход к Персидскому заливу, через Афганистан и Пакистан — к Индийскому океану, через Китай — в Азиатско-Тихоокеанский регион. В целом он располагает значительными возможностями участия в динамично развивающемся современном международном транзите. Этим объясняется стремление постсоветских республик обеспечить эффективную реализацию имеющегося потенциала. Расширение взаимодействия с новыми региональными и внерегиональными партнерами, многовекторность внешней политики постсоветских центрально-азиатских государств являлись объективной потребностью их общественного развития.

Уже к середине 1990-х гг. становится все очевидней расширение американского политического присутствия в данном регионе. Важным звеном американской политики являлось создание новой системы трубопроводов (Баку — Тбилиси — Джейхан, Туркменистан — Афганистан — Пакистан) и транспортного коридора Европа — Кавказ — Азия (ТРАСЕКА) в обход России. Все это подается как помощь государствам Центральной Азии в решении жизненно важных задач, в стремлении к содействию переориентации их экономик на внешние рынки и дальнейшему отдалению от России.

Предполагается, что ТРАСЕКА создаст международный континентальный коридор и свяжет Европу, Центральную Азию и Азиатско-Тихоокеанский регион (АТР) сквозными железнодорожными путями. Использование сырьевого потенциала Центральной Азии на основе комплекса ТРАСЕКА стимулирует интеграцию региона в глобальные системы транспортных и информационных коммуникаций.

Перспектива американского присутствия в Центральной Азии вызвала неоднозначную реакцию в России. Одни политические деятели считают, что «США берут на себя всю полноту ответственности за сохранение в регионе стабильных и предсказуемых режимов, за политическое разрешение противоречий между ядерными странами — Индией и Пакистаном, за ликвидацию угрозы агрессивного исламского радикализма и прекращение экспорта в Россию наркотиков»¹. Другие утверждают, что американское присутствие в регионе в долгосрочном плане может стать источником вызовов и угроз российским интересам.

Политика России в начале 1990-х гг. испытывала серьезные ограничения, вызванные последствиями распада СССР, сложностями переходного периода, трудностями в самоопределении в качестве современного субъекта в мировой полити-

ке, системе международных отношений, экономическом состоянии государства. Готовность России пойти на многое ради партнерства с США и Европой не привела к ощутимым результатам: не было получено широкомасштабной экономической помощи, произошло расширение НАТО, Россию часто критиковали за политику в странах СНГ и т. д. На характер, формы и интенсивность сотрудничества между Россией и странами Центральной Азии оказывал влияние растущий интерес к их энергетическим, особенно углеводородным, ресурсам со стороны внерегиональных государств. Реализовывать свои экономические интересы в регионе, участвовать в разработке и транспортировке энергоресурсов Каспия России становилось все сложнее. Особое беспокойство вызывала перспектива создания новых структур региональной безопасности без участия России или с ее незначительным участием. А ведь влияние России в Центральной Азии в 1990-е гг. реализовывалось именно через роль гаранта региональной безопасности. Ограниченность государственных ресурсов и нежелание частного бизнеса осуществлять инвестиции в связи с высоким уровнем риска не позволили России занять высоких позиций в экономике этих государств. В результате именно обеспечение безопасности, особенно после гражданской войны в Таджикистане, рассматривалось центрально-азиатскими государствами как главное направление двусторонних и многосторонних отношений.

В это время политика со стороны США, КНР, ЕС, Турции, Пакистана, Ирана и Индии продолжала основываться на стремлении максимально использовать свои внутренние и внешние ресурсы для закрепления в регионе. Вашингтон пытался не просто ослабить зависимость центрально-азиатских республик от системы российских коммуникаций, ему нужно было полностью разрушить транспортную монополию Российской Федерации на Евразийском континенте².

США поощряет активность Турции в регионе в первую очередь через транспортировку энергоресурсов в турецком направлении, в стремлении закрепить за Анкарой роль ключевого государства в регионе, проводника политики Вашингтона. Турция рассматривается как один из надежных союзников США. Политическая линия Турции в регионе во многом обуславливается ее желанием укрепить свой международный имидж, наглядно показать Западу целесообразность своей посреднической роли в Центральной Азии, доказать необходимость своего включения в западные структуры, в первую очередь ЕС³.

Европейский союз заинтересован в выходе к Тихому океану, взаимодействию со странами АТР и стремится к использованию территории центрально-азиатских государств в качестве транспортного коридора. Это объясняет участие большинства транспортных проектов в Центральной Азии, сопредельных государств, в программе Комиссии Европейского сообщества по созданию транспортной информационной магистрали ТРАСЕКА, что закрепляет за ЕС особое место во взаимоотношениях с центрально-азиатскими республиками⁴.

В то же время наличие многочисленных препятствий в виде высоких транспортных тарифов на всем протяжении европейско-центрально-азиатского марш-

рута, небезопасность отдельных его участков, сохраняющиеся здесь противоречия между странами осложняют активное развитие отношений ЕС и государств Центральной Азии. По ряду оценок дальнейшее расширение отношений с Центральной Азией будет однозначно полезным для ЕС в плане экономического, политического процветания. По мнению многих европейских аналитиков, более сильная экономическая, политическая вовлеченность ЕС в Центральной Азии, особенно в регионе Каспия, ослабила бы позиции РФ, США, КНР, тем самым способствуя укреплению элементов стабильности не только в данном регионе, но Евразии в целом⁵.

Иран настойчиво возрождает иранские участки Великого шелкового пути и выступает в качестве коммуникационной связки между постсоветскими республиками Центральной Азии и Закавказья и мировыми рынками. Свидетельством планов Тегерана стали многочисленные соглашения и договоры, подписанные с центрально-азиатскими и закавказскими государствами на двусторонней основе. Главной целью Тегерана является доступ к новым проектам по разработке газовых и нефтяных месторождений и разворотом основного экспортного потока энергоносителей из Центральной Азии через Иран, а также поиск возможности поставок газа и нефти через иранскую территорию в обход России на Украину и в страны Европы. В 1996 г. состоялось открытие железнодорожной линии Тенжен (Туркменистан) — Серахс (Иран) — Мешхед (Иран). Этот комплекс соединил две мировые железнодорожные системы Европы и Азии, открыл грузам путь из Сибири, Дальнего Востока, Центральной Азии к портам Персидского залива, в Турцию, Европу.

Растущий китайский интерес в регионе заметен в первую очередь в экономической сфере: повышенное внимание к транспортным проектам, в том числе строительству сети трубопроводов из Центральной Азии. Так, в сентябре 1991 г. в соответствии с соглашением между Министерством транспорта Республики Казахстан и Министерством железных дорог КНР был открыт железнодорожный переход Дружба — Алашанькоу, соединивший Синьцзян и Казахстан. Согласовано строительство железной дороги от Каспия в Китай. Ожидается, что она станет альтернативой российским Транссибу и БАМу. С 1994 г. активно обсуждалось строительство крупнейшего газопровода Туркменистан — Китай — Япония. Предполагалось, что он станет частью газопроводной сети, которая свяжет Туркменистан, Узбекистан и Казахстан с потребителями в Китае, Японии и Южной Корее. Межправительственное соглашение о реализации проекта газопровода Туркменистан — Китай и о продаже туркменского природного газа в КНР президент Туркменистана С. Ниязов и председатель КНР Ху Цзиньтао подписали 3 апреля 2006 г. в Пекине. В соответствии с этим документом по новому газопроводу, ввод которого намечен на 2009 г., Туркмения будет поставлять в Китай природный газ в объеме 30 млрд куб. м в год в течение 30 лет⁶.

В основе политики КНР лежит стремление обезопасить свою восточную границу для более активной линии в АТР, предотвратить возможность возникнове-

ния напряженности, сформировать устойчивые предпосылки для дальнейшего развития отношений с новыми государствами региона, сильнее привязать Синьцзян к Китаю с помощью прокладки трубопроводов. Кроме того, развивая элементы транспортной инфраструктуры с Центральной Азией, Китай создает базу для широкого взаимодействия с европейскими странами в будущем. Политика Китая в Центральной Азии является стратегически долгосрочной, уровень влияния КНР в регионе будет постепенно возрастать.

Государства Центральной Азии представляют большой интерес для Пакистана. Усиление влияния Исламабада в регионе может повысить его роль в Южной Азии, обеспечить поддержку молодых государств в противостоянии с Индией, существенно укрепить позиции в борьбе с Ираном и Турцией. Пакистан заинтересован в интеграции с центрально-азиатскими государствами, создании всесторонних политико-экономических отношений с регионом. В связи с этим одним из приоритетов для Пакистана остается формирование транспортных связей с Центральной Азией, где особое внимание Исламабад обращает на создание магистральных путей сообщения через Афганистан. Пакистан приложил немало усилий для того, чтобы уговорить Индию принять участие в этом проекте, продлить газопровод до Дели и тем самым обеспечить его рентабельность. Тем не менее усилия Исламабада натолкнулись на упорное сопротивление индийской стороны. Сегодня Ашхабад, Исламабад и Кабул заговорили о возобновлении переговоров по проекту прокладки газопровода из Туркмении через Афганистан в Пакистан. Ранее о своей заинтересованности в возрождении проекта заявлял и президент Туркмении С. Ниязов: «В Афганистане устанавливается мир. И мы можем провести трубу через его территорию в Пакистан»⁷.

Однако осуществлению желания Пакистана проводить активную политику в регионе мешают материально-финансовые трудности, отсутствие внутривнутриполитической стабильности, продолжающаяся конфронтация с Индией, значительная вовлеченность в афганский конфликт. Кроме того, данные моменты подрывают и международную репутацию Пакистана, не позволяя заручиться поддержкой мирового сообщества для осуществления крупных политических шагов в центрально-азиатском направлении. Кризисная ситуация в Афганистане остается серьезным барьером на пути установления прямых связей между Пакистаном и центрально-азиатскими государствами. Сохраняющаяся здесь нестабильность и усиливающееся исламско-экстремистское давление на страны Центральной Азии препятствуют налаживанию полноценных пакистано-центрально-азиатских связей, делают неясной перспективу и угрожают Пакистану изоляцией⁸.

Важным моментом центрально-азиатской политики Индии является направление развития отношений с регионом через Иран, в том числе и в транспортном плане. Принимая во внимание, что Индия является мировой ядерной державой, второй по численности населения в мире страной, обладающей к тому же современными технологиями, а также с учетом возможного усиления транспортного взаимодействия с ней, предполагается, что влияние индийского фактора на ситуа-

цию в Центральной Азии будет возрастать. Не исключено, что Индия будет оказывать влияние на поддержание баланса интересов в регионе между такими странами, как РФ, КНР и США.

В начале XXI в. появляются новые предпосылки для расширения российского партнерства со странами Центрально-Азиатского региона. Формируется системный подход в развитии международного сотрудничества. Одним из основных обсуждавшихся вопросов был вопрос об идентичности Российской Федерации в новом веке, определяющей ее поведение в формирующемся мировом порядке, влияние России на его конструирование.

Несмотря на то, что Россия сузила масштабы своей деятельности, это не означает ее отказа от активной международной деятельности. Большинство сторонников активной политики считают «оптимальной линией России довольно виртуозное сочетание твердости с изворотливостью и умение находить компромисс в условиях превосходства партнера по диалогу»⁹.

По мнению А. М. Салмина, России необходимо сохранить «евразийский мост», так как развитие событий, при котором Запад и Восток России начнут отворачиваться друг от друга в силу растущей экономической, культурной обособленности, может привести к распаду государства¹⁰.

В конце XX в. Россия начала реализовывать крупную транспортную программу, одной из задач которой являлась активизация экономического и политического влияния на страны Центральной Азии и развитие сотрудничества с Ираном.

В 2000 г. Россией, Ираном и Индией подписано межправительственное соглашение о международном евро-азиатском транспортном коридоре «Север — Юг»¹¹. Позднее к трем участникам этого проекта присоединились Белоруссия и Казахстан. Соглашение «Север — Юг» обеспечивает доставку грузов из регионов Персидского залива и Индии. Сухопутная часть коридора проходит через территорию России от Санкт-Петербурга до каспийских портов Оля и Махачкала. Данный коридор стал альтернативой традиционным морским маршрутам из Европы в Азию через Гибралтар и Суэцкий канал как по скорости доставки грузов, так и по стоимости транспортировки. Он призван обеспечить транспортные связи России с ее партнерами на Ближнем Востоке и в регионе Индийского океана, а также привлечь дополнительные грузопотоки по территории России и увеличить доходы страны от транзитных операций.

В декабре 2001 г. завершилось строительство трубопровода Тенгиз — Новороссийск, который обеспечил прямую и стабильную поставку казахстанской и российской нефти на мировые рынки, позволил успешно конкурировать с южными маршрутами.

30 декабря 2002 г. был сдан в эксплуатацию пусковой комплекс трубопровода «Голубой поток», а в феврале 2003 г. начались коммерческие поставки газа из России в Турцию по дну Черного моря. «Голубой поток» стал важнейшим коридором, который может функционировать, минуя транзитные страны на постсоветском пространстве. Появляется возможность поставок российского газа через Турцию

в Южную (Греция, Италия, республики бывшей Югославии) и Центральную (Австрия, Венгрия) Европу.

В настоящее время Россия получает контроль над газовыми месторождениями Узбекистана и стремится получить полный контроль над газовым рынком Казахстана. 3 октября 2006 г. было подписано соглашение по Карачаганакскому нефтегазоконденсатному месторождению, предусматривающее создание совместного газоперерабатывающего комплекса мощностью 15 млрд куб. м газа в год на базе Оренбургского нефтеперерабатывающего завода¹².

В условиях глобализации мировой экономики транспорт становится важнейшим рычагом интеграционных процессов. Учитывая географическое положение и разветвленность инфраструктуры, Россия имеет большой потенциал в развитии транспортно-экономических связей между странами Европы и Азиатско-Тихоокеанского региона, Индийского океана и Персидского залива. Для обеспечения евро-азиатских связей России необходимо усовершенствовать свою транспортную систему, стать одним из ведущих перевозчиков евразийского транзита.

Главной российской магистралью страны остается Транссиб, соединяющий запад с восточными регионами и поддерживающий целостность экономического пространства страны. Россия пока не научилась полностью использовать и реализовывать объективные преимущества своего географического положения применительно к развитию транзитных перевозок по своей территории. Важнейшей задачей для нее остается совершенствование транспортной инфраструктуры, создание наиболее благоприятных условий для транспортировки грузов по российским участкам международных транспортных коридоров, чтобы максимально обеспечить грузовые потоки, освоить их эффективно для каждого вида транспорта. В противном случае Россия будет нести большие потери из-за невовлеченности в мировой рынок, формируемый через систему международных транспортных коридоров.

Практически все действующие в регионе Центральной Азии страны проявляют повышенную заинтересованность в транспортировке в выгодном им направлении энергоресурсов региона. Очевидно, что подобная стратегия преследует конкретные политические цели, поскольку в современном мире все большую роль приобретает контроль за топливно-энергетическими ресурсами и средствами их транспортировки. Более того, очевидно, что в перспективе именно энергетические маршруты будут определять будущие региональные союзы и политическую ситуацию не только в Центральной Азии, но и на евразийском пространстве в целом¹³.

Динамичность и устойчивость развития Центральной Азии, возрастание ее ценности для мирового сообщества могут происходить только в условиях сохранения стабильности и политического равновесия. Реализация проекта возрождения Великого шелкового пути в современном варианте означает создание в третьем тысячелетии по всему периметру российских государственных границ мощной системы транспортных коммуникаций, обеспечивающих республикам Центральной Азии и Закавказья выход на мировые рынки в обход России. Это неиз-

бежно ослабит влияние России и укрепит позиции соперников. Создание евроазиатского транспортного коридора будет способствовать и потере российской монополии на транспорте в этом регионе, и захвату ведущими мировыми и региональными державами главных экономических, политических и военных позиций.

¹ Шишкарёв С. Сохранение американского военного присутствия и международных миротворческих сил в Афганистане гораздо выгоднее для нас, чем наличие там экстремистских агрессивных исламистских сил // Труд. 2002. 1 февр.

² См.: Великий шелковый путь как часть плана изоляции России [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http://asiapacific.narod.ru/countries/apr/silk_way.htm

³ См.: Парамонов В. Геополитика и Центральная Азия [Электрон. ресурс]. Режим доступа: <http://www.irex.ru/press/pub/polemika/05/par/>

⁴ См.: Там же.

⁵ См.: Парамонов В. Геополитика и Центральная Азия.

⁶ О реализации проекта газопровода Туркменистан — Китай и продаже природного газа из Туркменистана в Китайскую Народную Республику см.: Генеральное соглашение между Правительством Туркменистана и Правительством Китайской Народной Республики от 03.04.06 г. [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http://www.turkmenistan.ru/?page_id=5&lang_id=ru&elem_id=7965&type=event&sort=date_desc

⁷ Комиссина И. Интересы Индии в Центральной Азии [Электрон. ресурс]. Режим доступа: <http://www.novopol.ru/article721.html>

⁸ См.: Парамонов В. Геополитика и Центральная Азия.

⁹ Богатуров А. Д. «Стратегия выравнивания» в международных отношениях и внешней политике США // МЭиМО. 2001. № 2 С. 20—29.

¹⁰ См.: Салмин А. М. Россия, Европа и новый мировой порядок // Полис. 1999. № 2. С. 26.

¹¹ См.: Соглашение о международном транспортном коридоре «Север — Юг» от 12.09.00 г. // Бюл. междунар. договоров. 2002. № 11. С. 3.

¹² См.: Россия и Казахстан договорились создать крупный газоперерабатывающий комплекс [Электрон. ресурс]. Режим доступа: <http://www.chuvashia.com/news.aspx?id=42023>

¹³ См.: Комиссина И. Интересы Индии в Центральной Азии.

Материал поступил в редакцию 18.11.2006 г.